

# Bestandsaufnahme Altstadt 2/3

# cima

ID	Name				Auslastung 12.02.15 - 23.03.15	Bemerkung
11	Hafenstraße	19	2,28 m	3 h	47,4 %	84,2 % <input checked="" type="checkbox"/>
12 ÷13	Marktplatz	18	2,20 m	½ h	61,1 %	33,3 % <input checked="" type="checkbox"/>
14	Mühlenstraße/ Mühlentor	27	2,20 m	€	48,2 %	11,1 % <input checked="" type="checkbox"/>
15	Poststraße 1	8	2,10 m	€	0 %	87,5 % Stlp.-breite, bedingt durch Straße
16	Poststraße 2	4	2,20 m	½ h	75,0 %	25,0 % <input checked="" type="checkbox"/>
17	Röwergang	3	2,20 m		66,7 %	66,7 % <input checked="" type="checkbox"/>
18	Schlamerstraße	14	2,20 m	1 h	21,4 %	28,6 % <input checked="" type="checkbox"/>
19	Schmiedestraße	5	2,95 m	3 h	40,0 %	20,0 % <input checked="" type="checkbox"/>
20	Thulboden 1	11	2,10 m	€	36,4 %	45,5 % Stlp.-breite, bedingt durch Straße
21a	Thulboden 2	22	2,43 m	€	50,0 %	9,1 % <input checked="" type="checkbox"/>
21b	Thulboden 3	16	2,20 m		43,8 %	68,8 % <input checked="" type="checkbox"/>
22	Thulboden 4	13	2,20 m	3 h	61,5 %	61,5 % <input checked="" type="checkbox"/>

# Bestandsaufnahme

Altstadt 3/3

# cima.

ID	Name	Σ	↔	\$	Ausstattung 12.02.15 23.05.15	Bemerkung	
23	Wendstraße	24	2,40 m	🚫	66,7 %	50,0 %	Nicht alle Stellplätze als öffentliche Stellplätze zu erkennen, Ausschilderung optimieren.
24	Wendstraße (Parkpalette)	50	2,33 m	€	6,0 %	8,0 %	Es fehlen Behindertenparkplätze, die Stellplatzbreite sollte nach Möglichkeit durch Entfernen einiger Poller erhöht werden. Ebenso Insel und Poller im Zufahrtsbereich.
25	Wendstraße (Bauhof)	31	2,47 m	3 h	12,9 %	19,4 %	<input checked="" type="checkbox"/>
26	Wendstraße (Tränkeplatz)	31	2,47 m	3 h	19,4 %	19,4 %	<input checked="" type="checkbox"/>
27 +28	Werftstraße	25	2,41 m	€	20,0 %	64,0 %	Im stadtweiten Vergleich teuer
29	Wilhelmsplatz	23	2,63 m	🚫	39,1 %	100 %	<input checked="" type="checkbox"/>
30	Eichholzweg	22	2,34 m	3 h	0 %	50,0 %	<input checked="" type="checkbox"/>

Auf dem alten Steinwärdlerparkplatz an der Seebrücke parkten am 23.05.15 trotz beginnender Baumaßnahmen noch insg. 24 Fahrzeuge (22 PKWs, 1 Reisebus sowie 1 Wohnmobil).

Die Stellplatzbreite der Parkplätze, welche sich am Rand der Fahrstraße befinden (IV, 14,16,17,18,21b,22) wurde mit der durch PKW verbrauchten Breite angegeben (Auto + Überhang = 2,20 m).

## Bestandsaufnahme Nutzergruppen

# cima.

Die unterschiedlichen Nachfragegruppen für Parkplätze im allgemeinen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Parkdauer und ihrer Bereitschaft längere Fußwege oder kostenpflichtige Parkplätze in Kauf zu nehmen. Auch in Bezug auf ihre potentielle Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Parkleitsystemen ergeben sich Unterschiede. Neben den üblichen Gruppen der Einwohner, Beschäftigten, Auszubildenden, Studierenden und Schüler, Kunden, Dienstleister und Lieferanten machen in Heiligenhafen insbesondere (in der Hauptsaison) die Besucher und Gäste einen Großteil der Parkplatznutzer aus. Dies bedeutet, dass die Parkplätze in den Sommermonaten wesentlich stärker ausgelastet sind, als sonst. Besucher und Gäste zeichnen sich je nach ihrem Aufenthaltsgrund durch eine lange oder eine kurze Parkdauer aus, teilweise sind ihnen längere Fußwege vom Parkplatz zu ihrem Ziel zumutbar vor allem aber ist für diese Nutzergruppe eine kostenpflichtige Bewirtschaftung zweckmäßig und sie sind die Hauptzielgruppe eines Parkleitsystems.



# Bestandsaufnahme

# cima.

Differenzierte Ansprüche der Nutzergruppen

	Parkdauer	Parken im öffentlichen Straßenraum	Verlagerung auf andere Verkehrsmittel	Langer Fußweg zumutbar	Kostenpflichtige Bewirtschaftung	Parkleitsystem
Einwohner	lang	teilweise				
Kunden	kurz	teilweise	teilweise	teilweise	ja	teilweise
Besucher & Gäste	kurz/lang	teilweise	teilweise	teilweise	ja	ja
Beschäftigte, Auszubildende, Studierende & Schüler	lang	teilweise	ja		teilweise	
Dienstleister	kurz/lang	teilweise			ja	teilweise
Lieferanten	kurz	ja				

# Bestandsaufnahme Nutzergruppen

# cima.

Parkraumkonzept und Parkleitsystem / Heiligenhafen, 2014/2015

Der Anteil der auswärtigen Parkplatznutzer liegt in der Nebensaison mit insgesamt etwa 1/3 aller belegten Stellplätze deutlich unter dem der einheimischen Nutzer (Kreis Ostholstein). Zu Beginn der Hauptsaison, am Pfingstsonntag 2015 machen die auswärtigen Nutzer einen Anteil von 80 % aller Parkplatznutzer in Heiligenhafen aus. An dieser Zahl lässt sich ablesen, dass nicht nur der quantitative Bedarf an Park- bzw. Stellplätzen sich im Laufe des Jahres deutlich unterscheidet sondern ebenso die qualitativen Ansprüche. Wie in der vorangegangenen Tabelle dargestellt hat jede Nutzergruppe spezifische Ansprüche an die Lage, Anbindung, Bewirtschaftung und Ausschilderung der Parkplätze durch ein Parkleitsystem.

Die lediglich 20 % einheimischen Parkplatznutzer im Untersuchungsgebiet konzentrieren sich an diesem Tag vorrangig auf die Innenstadtparkplätze. Darunter sind sowohl kostenpflichtige als auch zeitlich beschränkte sowie unbeschränkte Parkplätze vertreten. Daher scheinen gerade die innenstadtnahen Parkplätze für einheimische Anwohner und Beschäftigte besonders attraktiv zu sein. Die etwa 400 abgelösten Stellplätze sind an keinem der Erhebungstage von Parkplatznutzern mit ostholsteiner Kennzeichen ausgeschöpft (12. Februar: 352 Einheimische, 23. Mai: 291 Einheimische).

Die Parkplätze Richtung Ostsee-Ferienpark sowie am Steinwarder haben dagegen an beiden Erhebungstagen eine geringere Bedeutung für Einheimische und daher eher touristische Relevanz. Diese Parkplätze sollten deshalb auch im Leitsystem Beachtung finden.

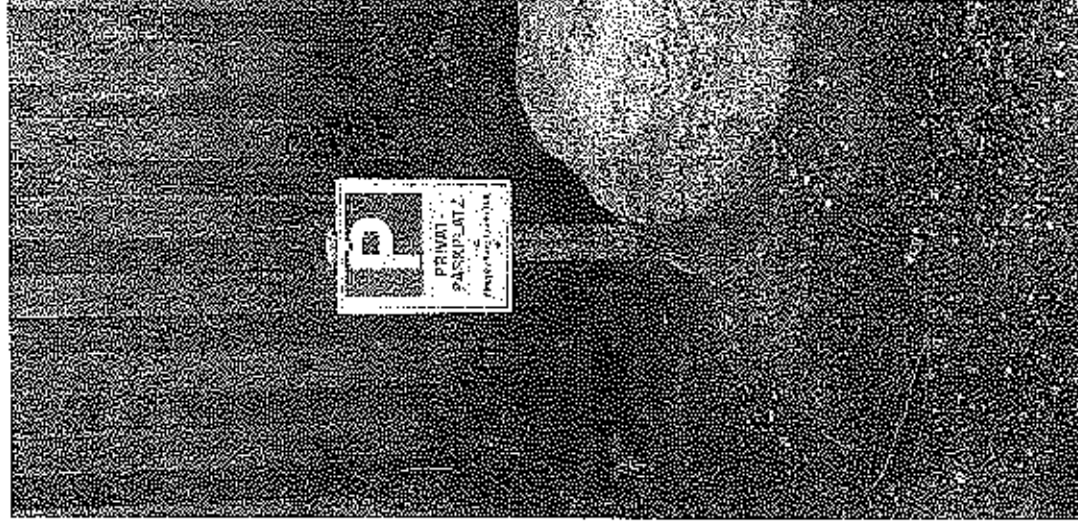
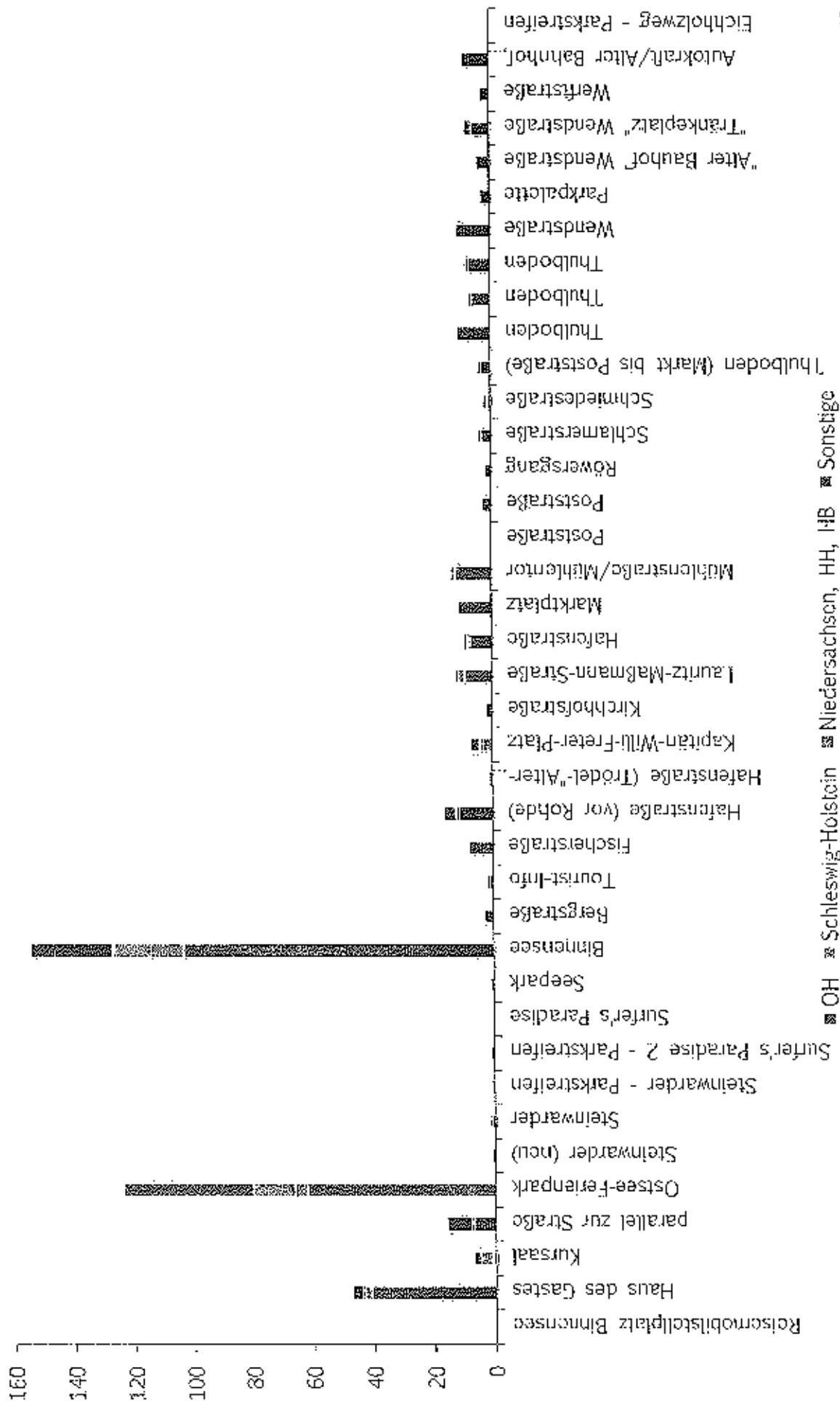


Foto: cima 2015

# Bestandsaufnahme Nutzergruppen, 12.02.2015



Parkraumkonzept und Parkleitsystem / Heiligenhafen, 2014/2015



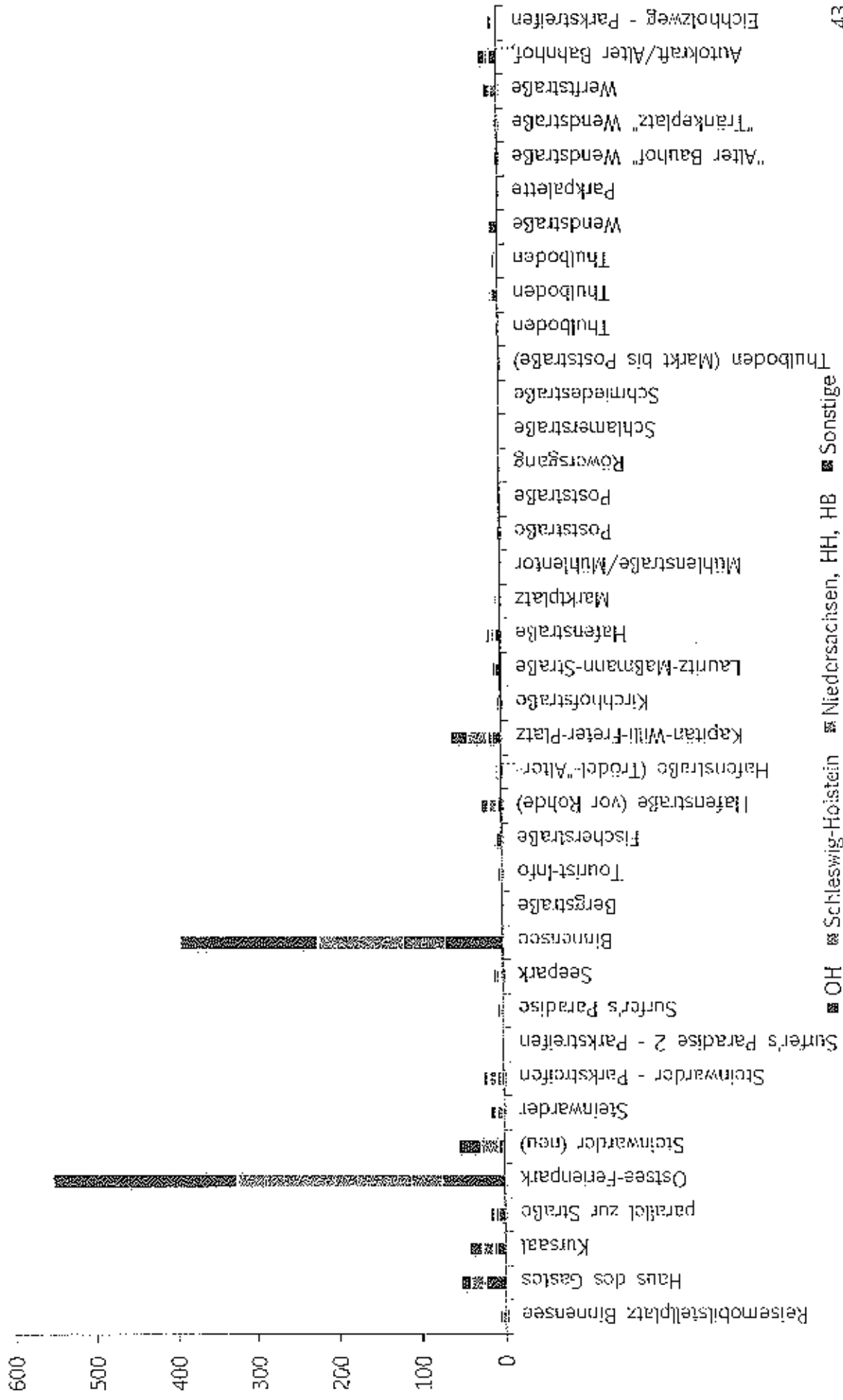


# Bestandsaufnahme

Nutzergruppen, 23.05.2015



Parkraumkonzept und Parkleitsystem / Heiligenhafen, 2014/2015



## Bestandsaufnahme

### Nutzergruppen

# cima.

Die im Mai erhobene Anzahl der Wohnmobile beträgt 24, davon wurden lediglich 14 auf einem der beiden für Wohnmobile vorgesehenen Parkplätze abgestellt. Die Anzahl der Wohnmobilstellplätze reicht also knapp aus, allerdings scheinen diese nicht unbedingt den Ansprüchen der Wohnmobilsten zu genügen, da von vielen andere Parkplätze genutzt werden, die von der Lage oder Bewirtschaftung attraktiver sind.

An beiden Tagen konnte insgesamt lediglich ein Reisebus aufgenommen werden. Dieser stand auf dem ehemaligen Parkplatz Steinwärdler (alt) und nutzte somit nicht den ausgewiesenen Busstellplatz am Binnensee. Die Busreisenden als Nutzergruppe der Parkplätze sollten daher bei der zukünftigen Planung der Stellplätze in Heiligenhafen besonders berücksichtigt werden, um auch nach der kompletten Schließung des Parkplatzes an der Seebrücke attraktive Busstellplätze zur Verfügung stellen zu können.





# Bestandsaufnahme Zwischenfazit



Insgesamt stehen im Untersuchungsgebiet 2.875 PKW- sowie etwa 41 Wohnmobilstellplätze zur Verfügung.

Bewirtschaftung	Anzahl PKW-Stellplätze
kostenfrei und unbegrenzt	1.868 ← 1.150 davon Privatparkplatz Feriencentrum
Parkscheibe	478
gebührenpflichtig	529
<b>Summe</b>	<b>2.875</b>

Den rd. 1.014 der Innenstadt zuzuordnenden Parkplätzen stehen rd. 13.060 qm Verkaufsfläche (VKF) gegenüber<sup>1</sup>. Gemäß FGSV sollte je 30-40 qm VKF ein Stellplatz zur Verfügung stehen. Konservativ gerechnet bedeutet dies eine Stellplatznachfrage i.H.v. rd. 435 Stellflächen. In der Innenstadt würden demnach noch rd. 579 Stellplätze für Anwohner und Beschäftigte der Betriebe zur Verfügung stehen.

Mit einer Gesamtauslastung von 49,8% (1.451 Nutzer) aller Parkplätze am 23. Mai 2015 (Pfingstsonntag) ist für diesen ersten Spitzentag im Jahr keine Vollaustattung festgestellt worden. Selbst in der Innenstadt waren von den 1.014 Stellplätzen zum genannten Erhebungszeitpunkt nur insgesamt 652 belegt (64,3 %).

<sup>1</sup> Einzelhandelserhebung ger cima 2011/2012, zur Parkplatzzahl zählen die Stellplatzanlagen mit den Nummern 1-29

## Bestandsaufnahme

### Zwischenfazit

# cima.

Bis auf die Stellplatzanlage am Binnensee und den Parkplatz am Wilhelmplatz (ehem. Bahnhofsvorplatz) sind auch in der touristisch aktiven Zeit noch ausreichend Stellplätze vorhanden. Auffallend ist, dass die Parkpalette (Wendstraße/Thulboden) zu keinem Erhebungszeitpunkt wirklich genutzt wird. Nach Einschätzung der cima liegt dies nicht an fehlender Ausschilderung, sondern zum einen an der Vielzahl der Alternativen sowie der nicht mehr zeitgemäßen Enge der Parkpalette (schwer einsehbare Poller).

Insgesamt scheint der Auslastungsgrad der jeweiligen Parkplätze nicht mit der Art der Bewirtschaftung zusammenzuhängen. Parkplätze, die dem eigentlichen Ziel am nächsten liegen, werden unabhängig von der Art der Bewirtschaftung stärker angenommen.

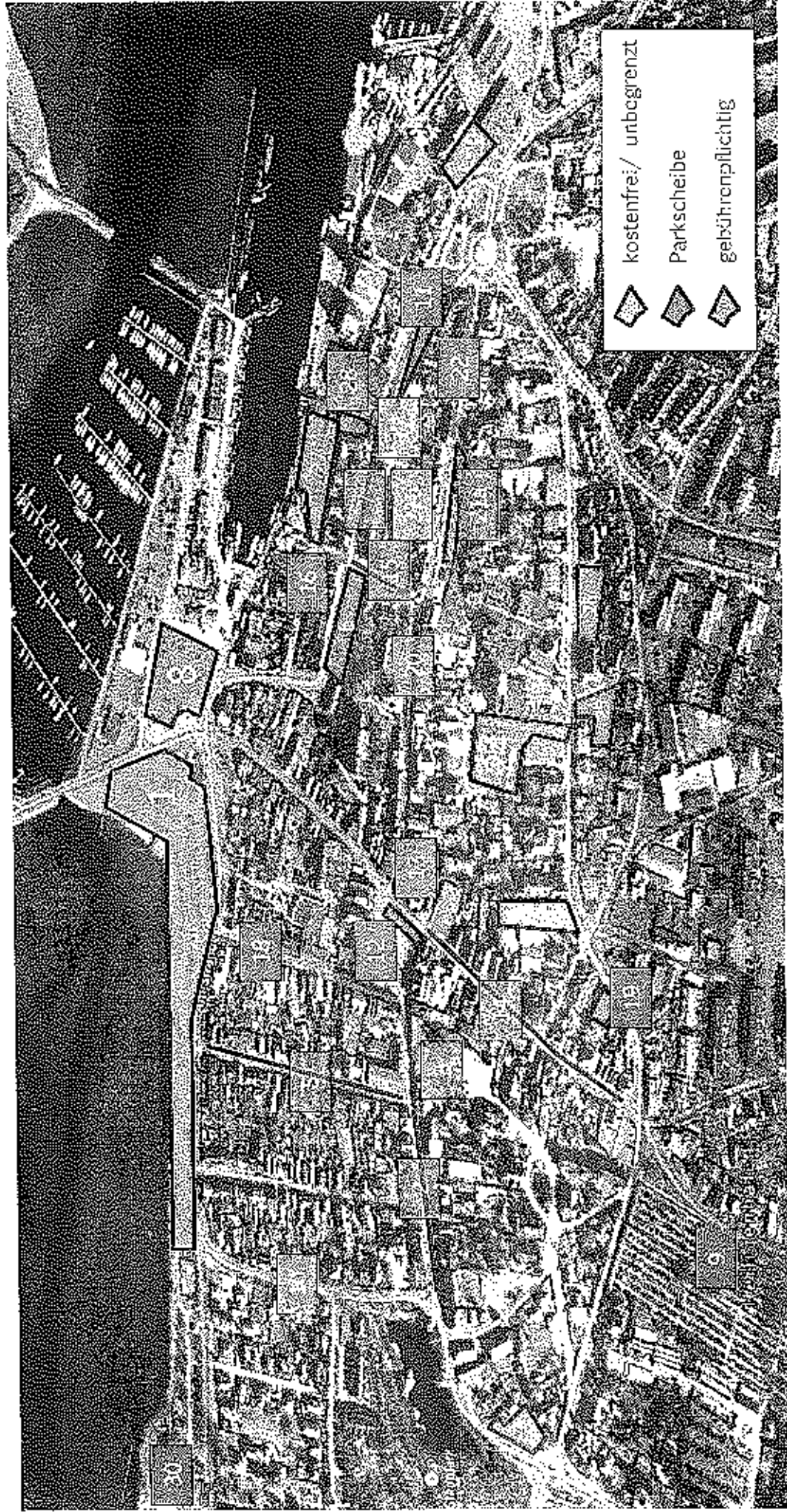
Abschließend lässt sich feststellen, dass die Bereitstellung von Parkplätzen in Heiligenhafen stark auf den Tourismus ausgelegt ist. Selbst in der Hauptsaison besteht kein verstärkter Parkdruck. Die vereinzelt vorkommenden Wildparker sind nicht in einem Mangel begründet, sondern eher in der Bequemlichkeit der Parkenden, bzw. in der unzureichenden Beschilderung von Alternativmöglichkeiten. Ein Bedarf an neuen Parkplätzen lässt sich aus der auf wenige Wochen beschränkten Hauptsaison allein nicht ableiten.

# Bewirtschaftung

Aktuelle Bewirtschaftung in der Altstadt

# cima.

Parkraumkonzept und Parkleitsystem / Heiligenhafen, 2014/2015



# Bewirtschaftung

## Bewirtschaftungsstrategie

# cima

### Bewirtschaftungsstrategie

Bezüglich der Stellplatzanlage am Binnensee (1) schlägt die cima die Einführung einer Bewirtschaftung mit Parkscheibe (z.B. 5 h) auf dem der Innenstadt und dem Hafen zugewandten Teilstück vor (1a). Die übrigen Flächen westlich der Einfahrt Fischerstraße sollen weiterhin kostenfrei und unbegrenzt zur Verfügung stehen (1b).

Im Gegenzug sollten die gering ausgelasteten und derzeit mit Parkscheibe bewirtschafteten Parkplätze Bauhof (25) und Tränkeplatz (26) in der Wendstraße zukünftig ohne Beschränkung zur Verfügung stehen. Gleiches gilt für den Parkplatz in der Schmiedestraße (19), welcher sich in der Verlängerung der Wendstraße befindet.

Die Bewirtschaftung am Ostsee-Ferienpark ist gut und Bedarf keiner Änderung.

Hinsichtlich der Parkplätze auf dem Steinwarder sollte der neu geschaffene Schotterplatz (VI), welcher bisher kostenfrei und unbegrenzt und für Strandbesucher in attraktiver Lage zur Verfügung steht in eine gebührenpflichtige Bewirtschaftung überführt werden.

Vorhandene und zukünftige Reisemobilstellplätze (I & VII) sollten weiterhin im Sommer (sowie einige Wochen vorher und nachher) gebührenpflichtig bewirtschaftet werden, von einer Bewirtschaftung im Winter sollte allerdings abgesehen werden.





# Bewirtschaftung

zukünftige Bewirtschaftung in der Altstadt

# cima.

Parkraumkonzept und Parkleitsystem / Heiligenhafen, 2014/2015



## Bewirtschaftung

Überblick Gebühren öffentliche Parkplätze

# cima.

öffentlich

2+3 Bergstraße

5 Fischerstraße

6 Hafenstrasse

7 Hafenstrasse 2

14 Mühlenstraße/Mühlentor

15 Poststraße

20 Thulboden

21a Thulboden

Mo. – Sa. 10 – 18 Uhr  
24 Min. = 0,30 €  
je weitere 8 Min. = 0,10 €  
120 Min. = 1,50 €  
Höchstparkdauer 2 Std.

Mo. – Sa. 10 – 18 Uhr  
24 Min. = 0,30 €  
je weitere 8 Min. = 0,10 €  
120 Min. = 1,50 €  
Höchstparkdauer 3 Std.



## Bewirtschaftung

Überblick Gebühren HVB-Parkplätze

# cima.

### HVB

Wohnmobile mit Parkschein

01.04. - 31.10. = 10,00 €/24 Std.

01.11. - 31.03. = 7,50 €/24 Std.

#### VII Steinwarder (PKW und Wohnmobile)

01.04. - 31.10. 10 - 18 Uhr

48 min. = 0,30 €, 120 Min. = 0,60 €,  
je weitere 60 Min. = 0,60 €

Höchstparkdauer 8 Std.

#### XI Seepark

#### 24 Parkpalette

#### 8 Kapitän-Willi-Freter-Platz

Mo. - So. 8 - 18 Uhr, 30 Min. =

1,00 €, 60 Min. = 1,50 €, 180 Min. =

3,00 €, Höchstparkdauer 3 Std.

#### IX Surfer's Paradise 2

Täglich 10 - 22 Uhr

Parken mit Parkschein

1 Tag (12 Stunden) = 4,00 €

#### X Surfer's Paradise

### Öffentliche Parkplätze

Die öffentlichen Stellplätze haben bereits einheitliche Gebühren, sollten allerdings auch eine einheitliche Höchstparkauer von 2 Stunden haben. Hierfür müsste lediglich die Höchstparkdauer des Parkplatzes 21a am Thulboden auf 2 Stunden verkürzt werden.

### HVB-Parkplätze

Die vorhandenen Wohnmobilstellplätze der HVB am Binnensee und auf dem Steinwarder sollten einheitliche Gebühren von 10 € pro Tag haben. Wie bereits erwähnt sollten die im Winter kaum genutzten Wohnmobilparkplätze dann gebührenfrei angeboten werden.

Die weitere Preisunterscheidung kann durch die unterschiedliche Art und Intensität der Nutzung begründet werden und kann daher bestehen bleiben, sollte allerdings deutlich gekennzeichnet werden.

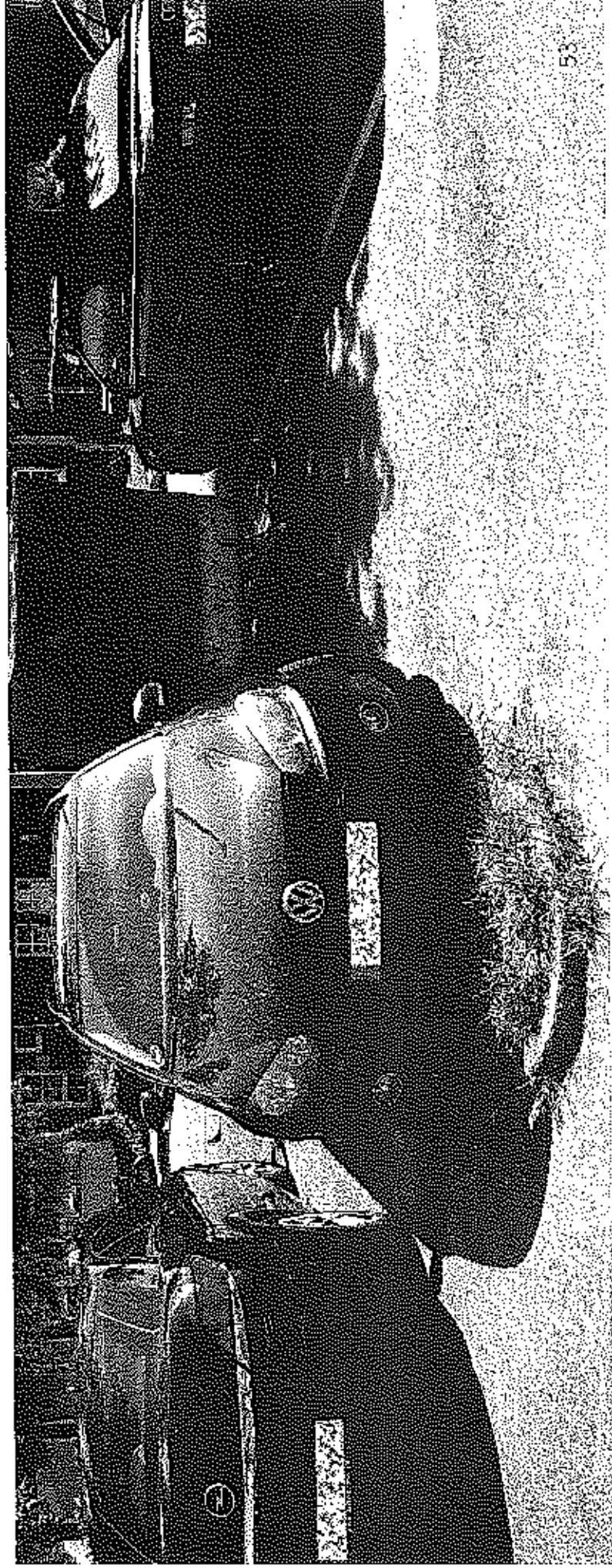
Eine Kennzeichnung der unterschiedlichen Gebühren kann durch eine Zonierung und Darstellung auf einem Übersichtsplan der Parkplätze erfolgen.

# Parkraumkonzept Potentialflächen

# cima.

Parkraumkonzept und Parkleitsystem / Heiligenhafen, 2014/2015

Um den eventuell vorhandenen Parkdruck zu verringern, bzw. das Wildparken einzudämmen, wurden zusammen mit der Stadt Heiligenhafen Optionen für weitere Stellplätze ausgewählt. Diese hat die cima dann nach Lagequalität, Größe sowie möglichen Investitionskosten bewertet. Weiterhin wurden Potentiale für innenstadtnahe Busparkplätze bestimmt, da die jetzigen Angebote mit drei Busparkplätzen außerhalb der Altstadt beim Ostsee-Ferienpark verortet sind.



# Potentialflächen Bestandsaufnahme

# cima.



1 Nordweide	2 TSV Heiligenhafen	3 Weide Lütjenburger Weg (Hardt-Scheune)	4 Teich Suhrenpohl	5 Suhrenpohl	6 Wendstraße
Ca. 3,69 ha	Ca. 0,07 ha	Ca. 0,13 ha	Ca. 0,04 ha	Ca. 0,05 ha	Ca. 0,05 – 0,13 ha
77 Wohnmobile auf 1 ha	22	60	25-28	23	22 - 61
					54

# Potentialflächen

Nordweide

# cima.

## 1 Nordweide

Auf der insgesamt 3,69 Hektar großen Fläche sind bereits Planungen vorangeschritten einen Wohnmobilstellplatz auf einer Teilfläche einzurichten. Auf rd. einem Hektar sollen rd. 77 Wohnmobilstellplätze eingerichtet werden.

Die cima begrüßt diese wassernahe Fläche in touristischem Umfeld. Im Stadtentwicklungskonzept der Stadt Heiligenhafen ist die Fläche als Potenzialfläche für Sondernutzungen ausgewiesen. Daher sollte wie angestrebt nicht die komplette Fläche für Stellplätze genutzt werden.



Fläche 1,0 ha  
(insg. 3,69 ha)

mögl. Stellplätze 77 Wohnmobil-  
stellplätze

Investitionskosten 231.000 €

Bemerkungen



# Potentialflächen

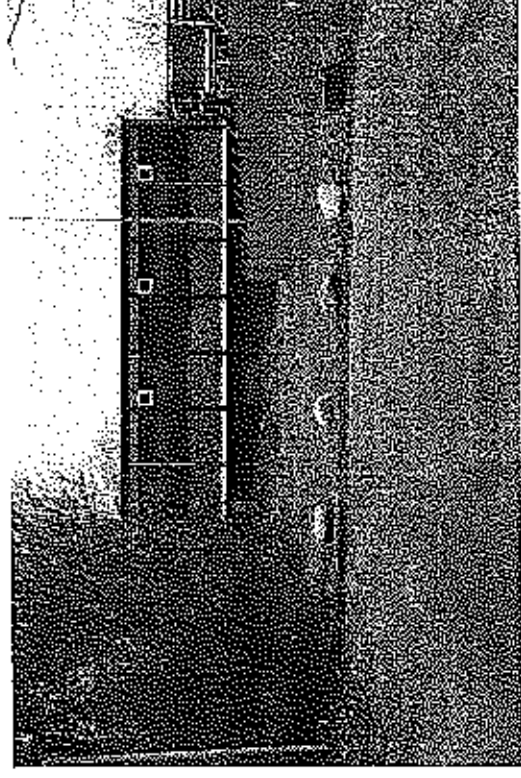
Lütjenburger Weg (TSV Heiligenhafen)

# cima

## 2 TSV Heiligenhafen

Am Lütjenburger Weg sind beim Sportplatz des TSV Heiligenhafen einige öffentliche Stellplätze vorhanden. Direkt angeschlossen befindet sich eine ungenutzte Grasfläche, auf der bis zu 22 weitere Stellplätze kurzfristig eingerichtet werden können.

Hierbei ist eine reine Asphaltierung, wie auch bei den bereits bestehenden Stellplätzen am sinnvollsten. Ggf. könnte eine Markierung der Stellflächen nachgeholt werden, um die Nutzung besser zu koordinieren. Empfehlenswert ist an dieser Stelle eine einreihige Schrägaufstellung mit einer im Zweirichtungsverkehr nutzbaren Fahrgasse.



Fläche ~700 qm

mögl. Stellplätze 22 Stellplätze

Investitionskosten 66.000 €

Bemerkungen ggf. Zusatzkosten durch Anpassungen am Baumbestand mögl.

Zweirichtungsverkehr (z) möglich  
(g ≥ 4,50 m)





# Potentialflächen

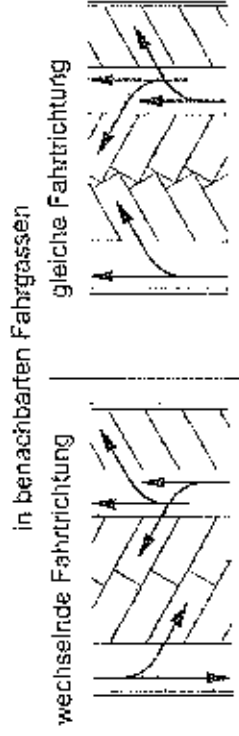
Lütjenburger Weg (Hardt-Scheune)

# cima.

## 3 Weide an der Hardt-Scheune

Ebenfalls am Lütjenburger Weg befindet sich neben der sogenannten Hardt-Scheune eine Weide. Diese innenstadtnahen Flächen (rd. 470m bis zum Marktplatz) könnten bei Bedarf für weitere Stellflächen genutzt werden.

Möglich sind an dieser Stelle etwa 60 ebenerdige Parkplätze mit benachbarten Fahrgassen in wechselnder Fahrtrichtung. Auch hier wird über eine Schrägstollung der Parkstände der Flächenverbrauch minimiert und die maximal mögliche Stellplatzanzahl ermöglicht.



© EAR 05



Fläche ~1.300 qm

mögl. Stellplätze 60 Stellplätze

Investitionskosten 180.000 €

Bemerkungen

# Potentialflächen Suhrenpohl

# cima

## 4+5 Suhrenpohl

Der Suhrenpohl ist zur Zeit eine lediglich mit Sand befestigte Anliegerstraße an deren Ende sich in einer Art Wendehammer einige Parkgaragen und Stellplätze für Ferienwohnungen befinden. Dennoch ist mit der Anbindung über die Twiete des Deutschen Hauses hier die Möglichkeit für innenstadtnahe Kurzzeitparkflächen zumindest zeitweilig gegeben (ca. 70m Luftlinie zum Marktplatz). Aufgrund der derzeitigen Nutzung von fünf Parkplätzen für nahe Ferienwohnungen würden von den bis zu 23 neu geschaffenen Parkplätzen lediglich 18 zur freien Verfügung stehen.

Etwas drastischer wäre der Einbezug des Regenrückhaltebeckens im Suhrenpohl, bei dessen Versiegelung weitere 25-28 Parkplätze geschaffen werden können. Die zusätzlichen Kosten hierfür werden mit rd. 84.000 € angesetzt zzgl. Kosten für eine unterirdische Verlegung des Regenbeckens.

Weiterhin müsste bei Realisierung der Stellflächen der gesamte Suhrenpohl asphaltiert werden, da die Sandstraße nicht für den zunehmenden Verkehr ausgelegt ist. Dies führt zu weiteren Mehrkosten in Höhe von vsl. 130.000 €.



Fläche

~460 – 830 qm

mögl. Stellplätze

23 - 51 Stellplätze

Investitionskosten

69.000 - 153.000 €

Bemerkungen

Baufreimachung  
Tümpel und Straße  
Suhrenpohl nicht  
inkludiert

# Potentialflächen Wendstraße

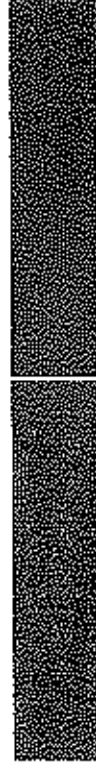
# cima.

## 6 Wendstraße

Als Ergänzung zur Parkpalette bieten sich auf einer derzeitigen Freifläche in der Wendstraße die Möglichkeit zur Schaffung weiterer innenstadtnaher Parkplätze (180m Luftlinie zum Marktplatz). Durch Inwertsetzung der Stellfläche sind so rd. 22 Stellflächen in benachbarten Fahrgassen mit wechselnder Fahrtrichtung realisierbar.

Auch der Abriss des benachbarten Hauses (siehe Bild) ist denkbar und würde die Anzahl möglicher Stellplätze um rd. 39 Stellplätze auf insgesamt 61 Stellplätze erhöhen.

Aktuell ist an dieser Stelle die Errichtung eines Bildungs- und Kulturzentrums angedacht. Bevor weitere Planungen zur Stellplatzerrichtung angegangen werden, muss das Ergebnis der vorgenannten Entwicklung abgewartet werden.



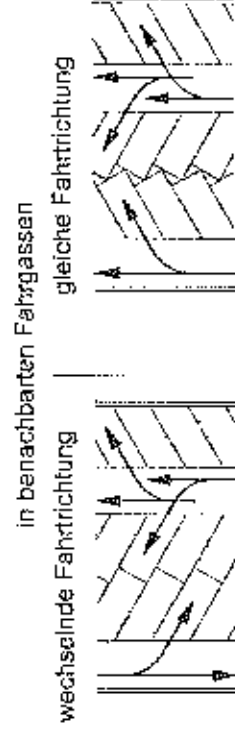
Fläche ..... 550-1.290 qm

mögl. Stellplätze ..... 22 - 61 Stellplätze

Investitionskosten ..... 66.000- 183.000 €

Bemerkungen

Kosten für den Abriss des Hauses nicht inkludiert

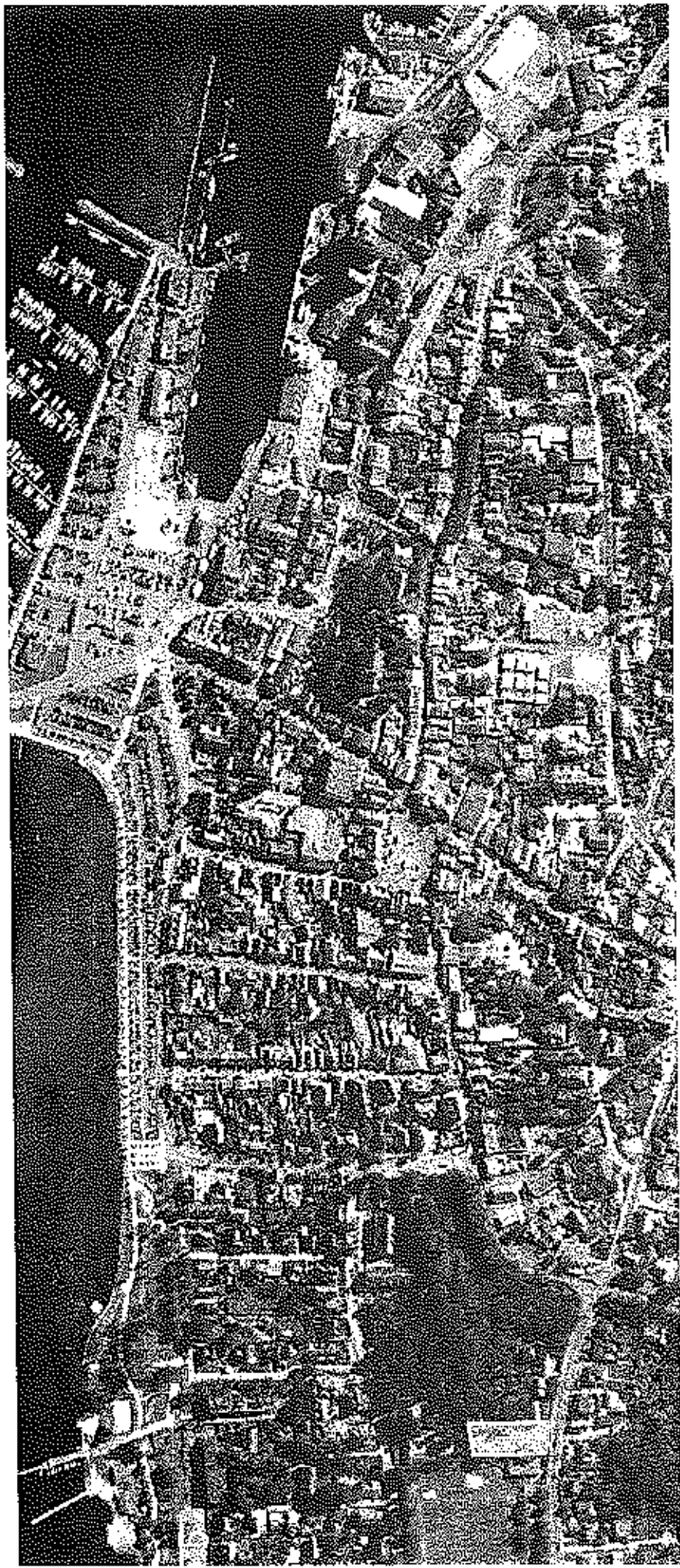


Potentialflächen  
Reisebusparkplätze

cima.

## Prüfung von altstadtnahen Busparkplätzen

Zur Zeit gibt es nur rd. 3 offizielle Busparkplätze in der Nähe des Ferienparks. Um die Besucherfrequenzen in der Altstadt zu verbessern, soll überlegt werden, an welchen Stellen innenstadtnahe Busparkplätze entstehen könnten. Nachfolgende Flächen wurden dabei einer intensiveren Prüfung unterzogen.



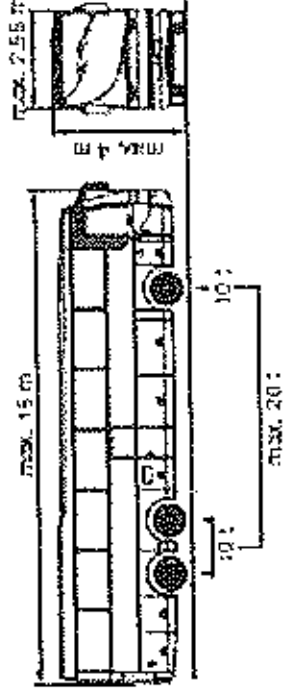
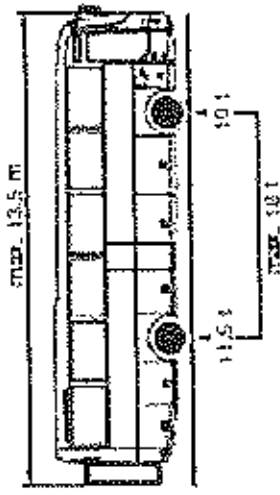
# Potentialflächen Reisebusparkplätze



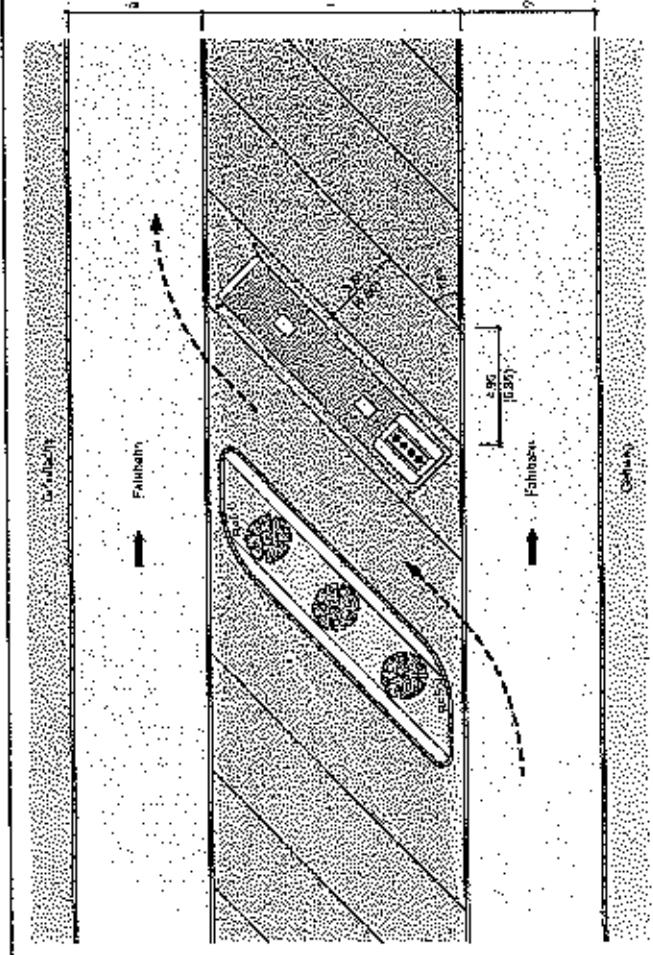
## Grundsätzliches zur Planung von Reisebusparkplätzen

Reisebusse ohne Anhänger können eine maximale Länge von 15 m und eine maximale Breite von 2,55 m aufweisen.

Die empfohlene Parkstandsrichtung ist die Schrägaufstellung mit An- und Abfahrt in Vorwärtsfahrt.



Tab. 5.1 Parkplatzabmessungen für große Nutzfahrzeuge



Abmessungen [m]	Fahrzeuglänge L	Wendekreisradius R	Parkstandtieftiefe t	Fahrzeugsehweite g
Großer LKW	10,10	10,10	10,00	6,00
Sattelzug	16,50	7,90	14,50	9,00
Lastzug	18,70	10,30	16,00	7,00
2-achsler	12,00	11,00	11,40	6,50
2-achsler	13,00	12,20	12,10	7,50
3-achsler	15,00	12,30	13,50	8,50
Gelenkbus	18,75	12,30	16,00	8,00

Anmerkung: t und g gelten für  $\alpha = 45^\circ$  und  $b = 3,50$  m



# Potentialflächen Reisebusparkplätze

# cima.

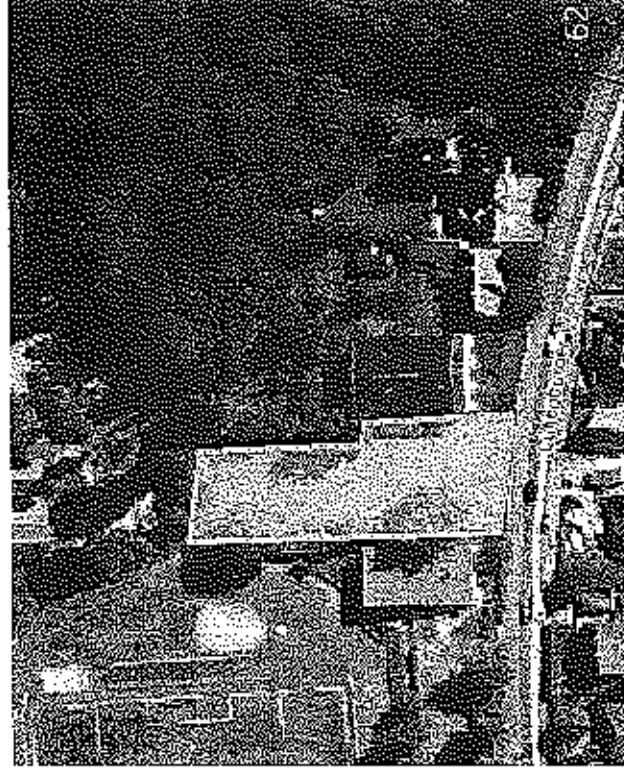
## 1 Weide an der Hardt-Scheune

Neben der Möglichkeit auf der Weide PKW-Stellplätze einzurichten, besteht an dieser Stelle auch genügend Raum für Busparkplätze.

In Senkrechtstellung könnten hier bis zu 4 Busparkplätze eingerichtet werden. Zusätzlich ergibt sich im hinteren Bereich die Möglichkeit zusätzliche PKW-Stellplätze einzurichten.

Allerdings empfehlen Experten für Parkplätze von LKWs und Bussen, dass sie grundsätzlich in Vorwärtsfahrt angefahren und auch wieder verlassen werden können. Nach Ansicht der cima ist dies auf dieser Fläche nicht sinnvoll möglich.

Auch wenn dies die einzige bisher ungenutzte Potentialfläche für Reisebusparkplätze darstellt, so sind nach Ansicht der cima deutlich bessere Optionen in Heiligenhafen verfügbar, die vorab geprüft werden sollten.





## Potentialflächen Reisebusparkplätze

# cima.

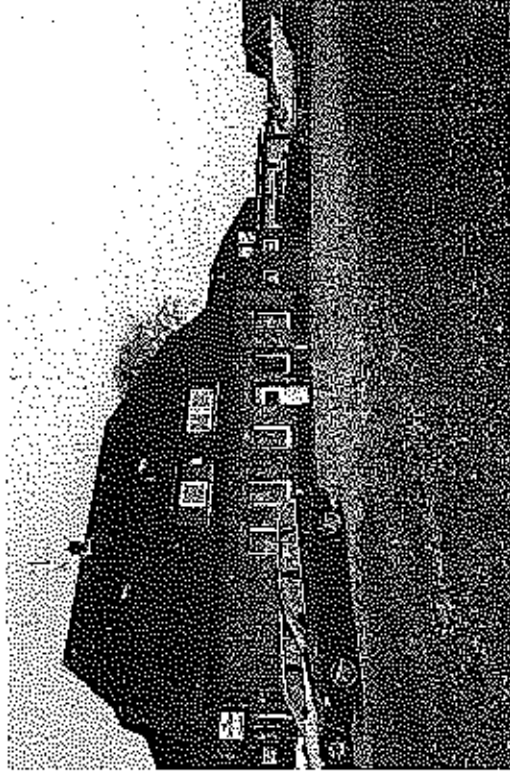
### 2 Wendstraße

Die Potentialfläche Wendstraße, eignet sich neben PKW-Stellplätzen auch für die Errichtung von Bus-Parkplätzen.

So ist an dieser Stelle z.B. die für große Nutzfahrzeuge empfohlene Schrägaufstellung mit einer Anfahrbarkeit im Linksbogen und dem Verlassen im Rechtsbogen (jeweils in Vorwärtsfahrt) möglich.

Ohne Abriss des Hauses ließen sich an dieser Stelle 3 Busparkplätze einrichten. Inklusive Abriss des Hauses wären bis zu 7 Busparkplätze realisierbar.

Trotz idealer Voraussetzungen ist, wie bereits erwähnt, die Errichtung eines Bildungs- und Kulturzentrums an diesem Standort geplant. Eine tatsächliche Nutzbarkeit des Grundstücks für Stellflächen bleibt somit abzuwarten.



# Potentialflächen Reisebusparkplätze

# cima.

## 3 Wertstraße

Touristisch attraktive Potentiale für Busparkplätze sind in der Wertstraße denkbar. Auf den jetzigen PKW-Stellflächen sind relativ kurzfristig bis zu drei Busparkplätze für Reisebusse ohne Anhänger möglich (Maximallänge 15m). Die Aufstellung würde dabei in Längsstellung parallel zur Wertstr. erfolgen. Die bisherige Nutzung als tlw. öffentlicher PKW-Parkplatz würde dabei ca. 27-29 Stellplätze verlieren.

Für eine Umwandlung der Stellflächen in Reisebus-Stellplätze sind aus diesem Grund umfangreiche Gespräche mit dem Eigentümer (HVB) notwendig. Die HVB benötigt die Einnahmen aus der derzeitigen Nutzung und muss ggf. anderweitig entschädigt werden. Darüber hinaus muss das Vertragswerk der dauervermieteten Stellplätze auf mögliche Kündigungsoptionen durchforstet werden.



# Potentialflächen Reisebusparkplätze

# cima.

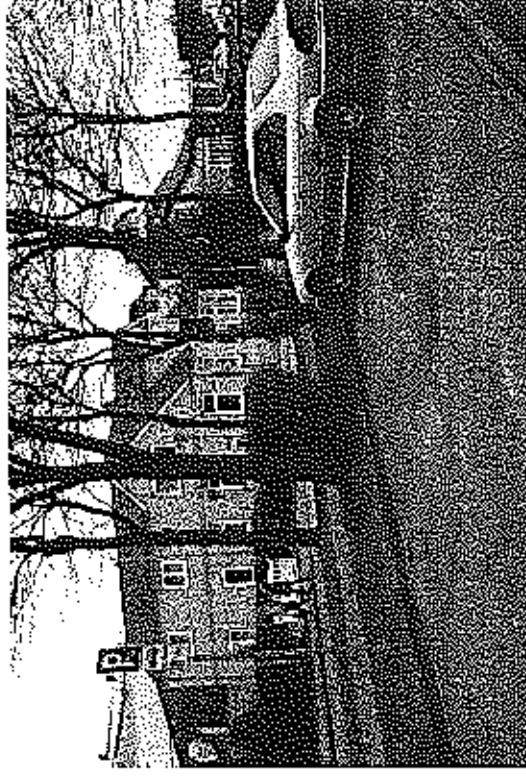
## 4 Parkplätze Hafenstr./Röwersgang

Ähnlich wie in der Wertstraße, kann der Parkplatz entlang der Hafenstrasse zu Stellflächen für Reisebusse umgewandelt werden. Durch Wegfall der rd. 19 PKW-Stellplätze können 3 Reisebusse ohne Anhänger in Längsstellung abgestellt werden.

Der Standort eignet sich aufgrund der relativen Nähe zum Hafen und zur Altstadt noch gut als Reisebusparkplatz und ist nach den Potentialflächen Wendstraße (2) und Wertstraße (3), an dritter Stelle zu nennen.

Aufgrund der besonderen Situation der beiden vorgenannten Flächen, bildet dieser Parkplatz, die nach Einschätzung der cima realistischste Möglichkeit ab.

Nachteilig hingegen ist die hohe Auslastung dieser Parkplätze zu Spitzenzeiten, für die im näheren Umfeld auch keine alternativen Entlastungsmöglichkeiten bestehen.



# Potentialflächen

## Reisebusparkplätze

# cima

### 5 Eichholzweg

Auf einer jetzigen Grünfläche gegenüber der Segelschule Malicke können am Eichholzweg bis zu 2 Busparkplätze errichtet werden. Die Aufstellung könnte dabei in Längsstellung und hintereinander erfolgen.

Bei rd. 560 m Luftlinie bis zum Marktplatz kann an diesem Standort noch von relativer Innenstadtnähe gesprochen werden. Weiterhin positiv wirkt sich aus, dass an dieser Stelle keine bestehende Nutzung weichen muss. Lediglich Ausgleichsflächen für die Nutzung des jetzigen Grünstreifens sind denkbar.

Nachteilig wirken sich die geringen Ausmaße des Grundstücks aus. So ist vom jetzigen Planungsstand ausgehend anzunehmen, dass die An- und Abfahrt in der gleichen Fahrtrichtung erfolgen muss. Die nächste Wendemöglichkeit ergibt sich so ggf. erst auf Höhe des Ferienparks.

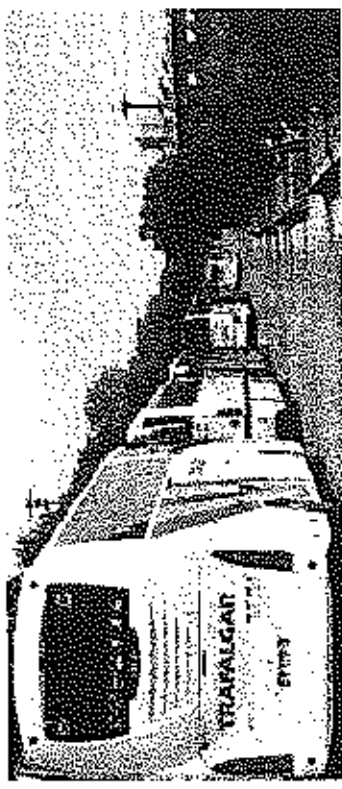
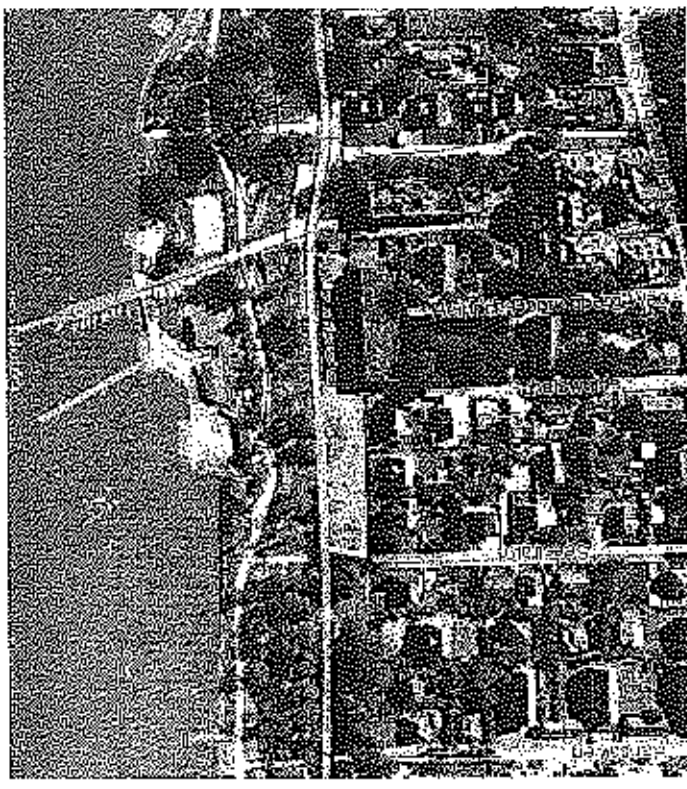


Foto: Kstade (Symbolica)



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie



# Potentialflächen

## Reisebusparkplätze

# cima.

### 6 ehem. Bahnhofsvorplatz

Unter Wegfall von rd. 18 kostenfreien Parkplätzen könnten auf dem ehem. Bahnhofsvorplatz bis zu 2 Busparkplätze an den Rändern eingerichtet werden. Vorteilhaft am Standort ist ein großzügiger Wendekreis, da hier auch die Ausfahrt der Busse der Autokraft ist.

Allerdings müsste in der Einfahrtssituation der heute bestehende Taxistand verlagert werden. Auch die vollständige Auslastung des Parkplatzes am Pfingstwochenende 2015 zeigt die Beliebtheit des Parkplatzes bei den Bewohnern und Gästen der Stadt.

Aus Sicht der cima ist diese Potentialfläche somit als letzter Ausweg zu betrachten, sofern die Optionen 2-5 nicht in Betracht kommen und auch keine Investitionen auf der Weide neben der Hardt-Scheune (1) geplant werden.





### priorisiertes Handlungsprogramm

Nach Prüfung der Bestandssituation, der zweimaligen Erhebung und Auswertung von Auslastungs- und Herkunftsdaten sowie der Abwägung von Potentialflächen ergibt sich folgendes Handlungsprogramm für die Stadt Heiligenhafen.

1. Umwandlung der Bewirtschaftung des Binnenseeparkplatzes (1) von kostenfrei und unbegrenzt zu kostenfrei mit Parkscheibe (5 h) bei Teilung des Parkplatzes. Weiterhin Einführung einer gebührenpflichtigen Bewirtschaftung auf dem neuen Steinwarderparkplatz (VI)
2. Prüfung einer möglichen Entfernung bestehender Stützen des Daches der Parkpalette (sofern dieser Standort keine großräumige Neuordnung wiederfährt – vgl. ISEK)
3. Schaffung von innerstädtischen Busparkplätzen – vorzugsweise in der Wendstraße, der Werftstraße oder der Hafestraße
4. ggf. Anpassung von Stellplatzbreiten und Bewirtschaftungen gemäß dem Kapitel Bestandsaufnahme
5. Zwar werden nicht zwingend weitere Parkplätze benötigt, sollte dieses Thema weiterverfolgt werden, empfiehlt die cima hierfür die Option Suhrenpohl. Moderne Stellplätze an diesem Standort können die Besucherfrequenz der Innenstadt stärken

## Bewertung der aktuellen Situation

Ausgangspunkt für die Erstellung eines Parkleitsystems in Heiligenhafen ist die Bewertung der aktuellen Situation anhand der Standorte der Schilder sowie ihrer jeweiligen Zweckmäßigkeit hinsichtlich Übersichtlichkeit, Deutlichkeit und Sichtbarkeit. Außerdem wird die aktuelle Beschilderung auf ihre Konzeption, ihre Kontinuität und ihre Aktualität überprüft, um ein zeitgemäßes Gesamtkonzept entwickeln zu können.

## Empfehlungen für die Zukunft

Um eine leichtere Orientierung und optimierte Parkplatzauslastung zu fördern, werden aus den Erkenntnissen zum aktuellen Parkleitsystem Empfehlungen für die Zukunft abgeleitet. Diese enthalten neben einer Standortkonzeption mit Hinweisen zu den auszuschildernden Parkplätzen und Bereichen, der groben Verortung der zukünftigen Schilder bzw. Wegweiser sowie ggf. zu entfernenden Schildern auch Empfehlungen zur Form des Parkleitsystems (Ausbau- und erweiterungsfähig, statische oder dynamische Informationen). Das Parkleitsystem sollte vor allem auf kostenpflichtige Parkplätze hinweisen, da es vor allem Besucher und Gäste anspricht, die als hauptsächliche Nutzergruppe von kostenpflichtigen Parkplätzen angesehen werden können.

# Parkleitsystem

## Generelle Aussagen zum Leitsystem

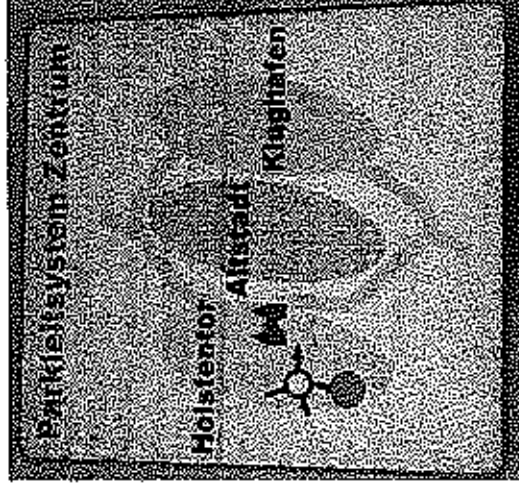
Zwar gibt es mit der Beacon-Technologie und diversen Smartphone-Apps vielfältige neue Formen von dynamischen Parkleitsystemen, allerdings ist der Parkdruck in Heiligenhafen nicht mit dem einer Großstadt zu vergleichen. Die hauptsächliche Nachfrage nach einer großen Anzahl an Stellplätzen konzentriert sich auf wenige Wochen im Sommer. Daher ist ein statisches System, wie das derzeit installierte System für Heiligenhafen nach wie vor die richtige Wahl.

Oftmals sind heute auf den Schildern Entfernungangaben in Metern abgebildet. Dies wird nicht zwingend als notwendig erachtet, stattdessen bietet sich eine Farbcodierung einzelner Parkzonen an, die sich an den Interessen der Gäste orientieren. Der Vorschlag der cima lautet:

-  Steinwälder/Strand
-  Innenstadt 

# cima.

Bsp. der Stadt Lübeck



cima 2011

# Parkleitsystem

# cima.

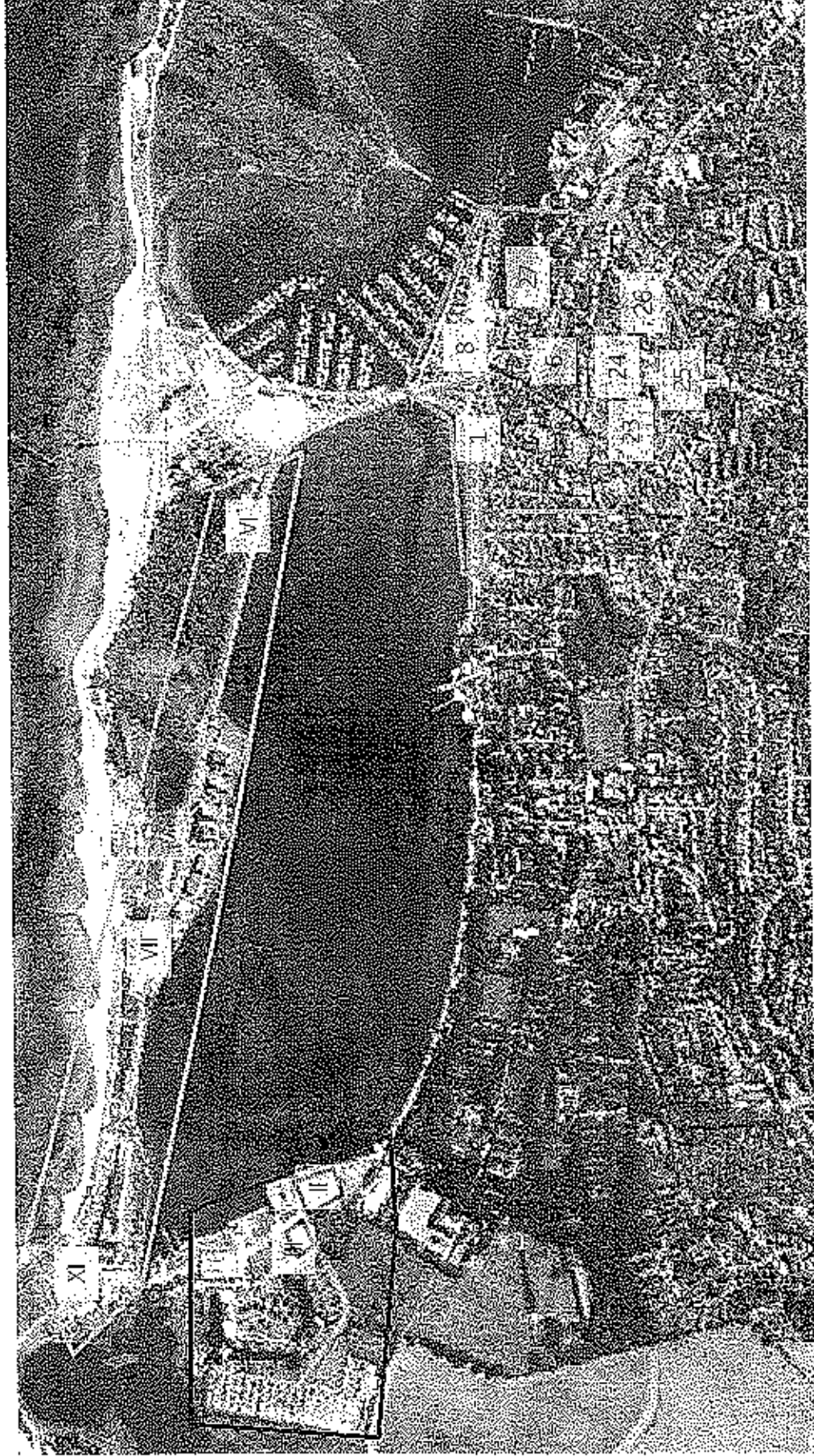
## Generelle Aussagen zum Leitsystem

Folgende Zonen und Parkplätze sollten bei einer Ausschilderung berücksichtigt werden. Gesondert sind darüber hinaus die beiden Wohnmobilstellplätze auszuschildern sowie ggf. der neue Busparkplatz.

Parkleitsystem

Steinwälder/Strand

Innenstadt





## Parkleitsystem Bestandsaufnahme





# Parkleitsystem Bestandsaufnahme

# cima.

